

TUGAS AKHIR

STASIUN KERETA API PASAR TURI di SURABAYA **(*After Fire Accidence*)**

Untuk memenuhi sebagian persyaratan dalam memperoleh
Gelar Sarjana Teknik (S-1)

PROGRAM STUDI ARSITEKTUR



Diajukan oleh:
NOPI TRI PRASETIYO
06510110018

FAKULTAS TEKNIK SIPIL dan PERANCANGAN
UNIVERSITAS PEMBANGUNAN NASIONAL "VETERAN"
JAWA TIMUR
2010

TUGAS AKHIR

STASIUN KERETA API PASAR TURI SURABAYA (*After Fire Accidence*)

Dipersiapkan dan disusun oleh :

NOPI TRI PRASETIYO

NPM : 0651010018

Telah dipertahankan didepan tim penguji

Pada tanggal : 15 Oktober 2010

Pembimbing Utama

Penguji

Ir. Sri Suryani Yuprapti Winasih, MT
NIP. 030 223 070

Ir. Syaifuddin Zuhri, MT
NIP. 19621019 199403 1 00 1

Pembimbing Pendamping

Ir. Eva Elviana, MT
NPTY. 3 6604 94 0032 1

Ir. Erwin Djuni Winarto, MT
NPTY. 3 6506 99 0166 1

Moh Pranoto, ST MT
NPTY. 3 7312 06 0215 1

Tugas Akhir ini telah diterima sebagai salah satu persyaratan
untuk memperoleh gelar Sarjana (S-1)
Tanggal :

Dekan Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan

Dr. Ir. Edi Mulyadi, SU
NIP. 19551231 198503 1 00 2

STASIUN KERETA API DI PASAR TURI SURABAYA

(*After Fire Accident*)

ABSTRAKSI

Stasiun kereta api di pasar turi Surabaya pada tugas akhir ini dibuat dengan dasar pemfasilitasan bahwa setelah terjadi bencana kebakaran stasiun akan semakin memiliki kekurangan. Stasiun kereta api memiliki peranan yang penting dalam kaitannya dengan mobilitas masyarakat. Namun pada kenyataannya, stasiun kereta api sering kurang memiliki fasilitas yang memadai seperti kurang besarnya ruang tunggu, kurangnya tempat duduk untuk istirahat para penumpang, dan kurangnya fasilitas penunjang lainnya.

Stasiun kereta api pasar turi merupakan salah satu stasiun kelas 1 yang ada di Surabaya. Keberadaannya saat membantu dalam transportasi antar daerah dalam propinsi maupun antar propinsi. Pada nantinya perancangan stasiun ini memperbaiki stasiun yang lama (*After Fire Accident*) dengan menggali fakta dan isu yang terjadi di lapangan sehingga menjadikan ke-2 faktor tersebut sebagai dasar pemikiran perancangan. Tema "Express" yang digunakan pada stasiun ini bertujuan untuk kecepatan pencapaian dari luar site dan dari dalam menuju ke bangunan. Konsep "Exspose Struktur" bertujuan untuk memperlihatkan bangunan stasiun ini sebagai lambang transportasi massal yang banyak mencoba menunjukan bagian dalam bangunan ke luar bangunan, sehingga bangunan ini akan berbeda dengan bangunan stasiun yang pernah ada sebelumnya.

Kata kunci : Stasiun, Exspres, Exspose Struktur

KATA PENGANTAR

Segala puji syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT atas segala nikmat dan karunia-NYA, sehingga penulis dapat menyelesaikan penyusunan Tugas Akhir ini.

Untuk menyelesaikan studi di UPN “ Veteran ” Jawa Timur, setiap mahasiswa diwajibkan memenuhi persyaratan kurikulum, dimana salah satunya adalah Tugas Akhir. Mahasiswa yang akan mengambil Tugas Akhir diwajibkan untuk melakukan kegiatan-kegiatan penyusunan usulan judul sebelum menyusun proposal, konsep perancangan dan rancangannya sendiri .

Tugas Akhir ini dimaksudkan untuk memberi gambaran secara garis besar mengenai lingkup proyek yang akan dikerjakan baik keluasan maupun kedalamannya. Adapun judul yang dapat diusulkan oleh penyusun adalah :

“Stasiun Kereta Api Pasar Turi Surabaya” yang kelak akan dipergunakan dalam proses perancangan tugas akhir. Pemilihan judul ini didasarkan pada kenyataan bahwa sebuah tempat pemberhentian kereta yaitu, stasiun kereta api, yang mengalami bencana kebakaran menyebabkan bangunan tersebut rusak parah mencoba pembangunan kembali (***After Fire Accidence***) dengan memperbaiki sarana dan prasarana yang lebih baik, guna menarik minat masyarakat untuk kembali menggunakan jasa transportasi massal ini.

Menyadari tulisan ini masih banyak kekurangan, penulis membuka diri untuk kritik serta saran yang membangun dari pembaca guna adanya perbaikan yang berarti, yang pasti nantinya akan dapat membantu penulis dalam pengerjaan Tugas Akhir selanjutnya.

Surabaya, 4 November 2010

Penulis

HALAMAN PERSEMBAHAN

Segala puji syukur ditujukan kehadirat Allah SWT, yang mana atas rahmat dan ridho-Nya, sehingga penyusunan Tugas Akhir yang berjudul **“STASIUN KERETA API PASAR TURI SURABAYA”** ini dapat terselesaikan dengan baik, untuk memenuhi sebagian persyaratan dalam memperoleh Gelar Sarjana Teknik (S-1) Jurusan Teknik Arsitektur, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Universitas Pembangunan Nasional “Veteran“ Jawa Timur di Surabaya.

Bersama ini penyusun juga mengucapkan terimakasih kepada:

1. Dr. Ir. Edy Mulyadi, SU. Selaku Dekan Fakultas Tekni Sipil dan Perencanaan (FTSP), Universitas Pembangunan Nasional (UPN), Jawa Timur.
2. Ir. Syaifuddin Zuhri, MT. selaku Ketua Jurusan Arsitektur, Fakultas Tekni Sipil dan Perencanaan (FTSP), Universitas Pembangunan Nasional (UPN), Jawa Timur.
3. Ir. Sri Suryani Y W, MT. selaku Ketua Lab Studio Tugas Akhir dan Pembimbing Utama, terima kasih atas bimbingannya.
4. Ir. Erwin Djuni Winarto, MT Selaku Dosen Pembimbing Pendamping, terimakasih banyak atas bimbingannya.
5. Ir. Syaifuddin Zuhri.,MT, Ir. Eva Elviana, MT, dan Moh. Pranoto, ST, MT Selaku Dosen Penguji. Terima Kasih atas Semua kritik dan sarannya.
6. Ir. Lily Syahrial, MT , Ir. Eva Elviana, dan Nugroho Utomo, ST atas waktunya konsultasi struktur
7. Ir. H. Suwandhie, MT Selaku Dosen Pembimbing Seminar
8. Kedua Orang Tuaku, Bpk Kayun dan Ibu Suminem, yang selalu mendukung aku dengan kesabaran, terimah kasih atas semuanya, kasihmu tak kan kulupakan.
9. Kel Akhadin, terimah kasih semua foto stasiun gambinya, aku usahakan main ke Jakarta mas.
10. Keluarga Bpk. Mulyono yang memberiku tempat istirahat, dan menganggap sebagai anak sendiri
11. Calon Istri-ku Rani Cahyaning M, terima kasih sudah sabar menunggu-ku dan memberikan suport serta fasilitas-fasilitas untuk pendukung Studi-ku.

12. Kel Bpk Supardi yang memberikan tempat untuk pembuatan maket.
13. Kel dek Linda di Jogja, terima kasih untuk tempat istirahat kami melakukan survey di sana. Dan kepada Jayanti, Filsafat UGM, Thaks yach udah jadi pemanduku selama di sana.
14. Agung Susanto, ST thaks sudah meluangkan waktu bantuin render 3d interior
15. Desanta (mbambe), Nur Huda (Jontor), Kerabum Nirwah (Hawin) thaks support kalian, kalian memang teman terbaik.
16. Kelompok “WongTuex’s”, Romey, Jujuk, Huda, Ojik Terima kasih atas semua dukungan dan bantuannya.
17. Teman Viper-Net, Denny, Ronny, Antok dan Mintul terima kasih atas bantuannya
18. Romey, terima kasih sudah jadi notulen.
19. Teman-teman ruangan “TA”.
20. Teman-teman angkatan 2005, 2006.
21. Dan semua pihak yang telah membantu dalam pengerjaan Tugas Akhir ini.

Akhir kata, penulis ucapkan terimakasih dan mohon maaf sebesar-besarnya jika terdapat banyak kesalahan baik yang disengaja maupun tidak dalam penyusunan proposal tugas akhir ini. Semoga Tugas Akhir ini bisa bermanfaat bagi semua pihak, dan bisa mendapatkan hasil yang maksimal nantinya.

Surabaya, 4 November 2010

Penulis

DAFTAR ISI

Halaman Judul.....	i
Lembar Pengesahan	ii
Kata Pengantar	iii
Halaman Persembahan	iv
Abstraksi	vi
Daftar Isi	vii
Daftar Gambar.....	x
Daftar Tabel	xiii
Daftar Diagram	xiii
BAB I PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Maksud dan Tujuan	4
1.3 Lingkup Perancangan	5
1.4 Batasan dan Asumsi	6
1.5 Metode Perancangan	7
1.6 Sistematika Laporan	8
BAB II TINJAUAN OBYEK PERANCANGAN	
2.1 Tinjauan Umum	10
2.1.1 Pengertian Judul Proyek.....	10
2.1.2 Studi Literatur	12
2.1.3 Studi Kasus Obyek	15
2.1.4 Analisa Hasil Studi	28
2.2 Tinjauan Khusus Perancangan	29
2.2.1 Lingkup Pelayanan	29
2.2.2 Aktifitas dan Kebutuhan Ruang	29
2.2.3 Perhitungan Luas Ruang	31
2.2.4 Pengelompokan Ruang	52
BAB III PENINJAUAN LOKASI PERANCANGAN	
3.1 Latar Belakang Pemilihan Lokasi	59

3.2	Penetapan Lokasi	60
3.3	Kondisi Fisik Lokasi	62
3.3.1	Existing Site	62
3.3.2	Aksebilitas	66
3.3.3	Potensi Lingkungan	68
3.3.4	Infrastruktur Kota	69
3.3.5	Peraturan Bangunan Setempat	74
BAB IV ANALISA PERANCANGAN		
4.1	Analisa Ruang	75
4.1.1	Organisasi Ruang	75
4.1.2	Hubungan Ruang dan Sirkulasi	77
4.1.3	Diagram Abstrak	78
4.2	Analisa Site	80
4.2.1	Analisa Aksebilitas	80
4.2.2	Analisa Iklim.....	80
4.2.3	Analisa Lingkungan Sekitar	82
4.2.4	Analisa Zoning.....	83
4.3	Analisa Bentuk dan Tampilan.....	84
4.3.1	Analisa Bentuk	84
4.3.2	Analisa Tampilan	88
BAB V KONSEP PERANCANGAN		
5.1	Konsep Sirkulasi	89
5.2	Konsep Pencapaian	91
5.3	Konsep Pola Tatahan	92
5.4	Konsep Bentuk Bangunan.....	93
5.5	Konsep Tampilan Bangunan	94
5.6	Konsep Struktur	95
5.7	Konsep Sirkulasi dalam Bangunan	95
5.8	Konsep Suasana Ruang Dalam	97

BAB VI APLIKASI KONSEP PERANCANGAN

6.1	Aplikasi Sirkulasi	99
6.2	Aplikasi Pencapaian	100
6.3	Aplikasi Pola Tatahan	100
6.4	Aplikasi Bentuk Bangunan	101
6.5	Aplikasi Tampilan Bangunan	102
6.6	Aplikasi Struktur	102
6.7	Aplikasi Sirkulasi dalam Bangunan	103
6.8	Aplikasi Suasana Ruang Dalam	104

PENUTUP

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Tampilan Tapak	15
Gambar 2.2 Pusat Informasi & Hotel Stasiun Gambir	16
Gambar 2.3 Taxi Service Stasiun Gambir	16
Gambar 2.4 Bel Bantuan Pelayanan	17
Gambar 2.5 Toilet untuk Cacat Tubuh	17
Gambar 2.6 Penghubung Tiap Lantai (Tangga & Eskalator).	18
Gambar 2.7 Fasad Bangunan Stasiun Gambir	19
Gambar 2.8 Pedestrian Bagi Pejalan Kaki	19
Gambar 2.9 Perspektif View	19
Gambar 2.10 Auditorium Stasiun Gambir	20
Gambar 2.11 Peron Stasiun Gambir	20
Gambar 2.12 Eksterior Stasiun Gubeng Baru	21
Gambar 2.13 Eksterior Stasiun Gubeng Lama	22
Gambar 2.14 Eksterior Eksekutif Lounge	23
Gambar 2.15 Stage di Area Peron Sebelah Timur	23
Gambar 2.16 Area Makanan Tradisional	24
Gambar 2.17 Canopy Pada Sisi Utara Luar.	24
Gambar 2.18 Pintu Masuk Bangunan Sebelah Timur	25
Gambar 2.19 Peron Sebelah Timur	25
Gambar 2.20 Transportasi Vertikal Tangga	25
Gambar 2.21 Bentang Tengah Peron	26
Gambar 2.22 Baja Pada Tepi Stasiun	25
Gambar 2.23 Ruang Tunggu Eksekutif	27
Gambar 2.24 Ruang di dalam Stasiun.....	27
Gambar 2.25 Ruang di Tata Usaha	28
Gambar 2.26 Standart Pergerakan Manusia dan Barang	34
Gambar 2.27 Ruang untuk Berbagai Macam Posisi Tubuh.....	35
Gambar 2.28 Ruang Bebas, Ruang Gerak, dan Ruang Muat.....	35

Gambar 3.1 Peta Garis Kecamatan Bubutan	59
Gambar 3.2 Peta Garis Perencanaan	60
Gambar 3.3 Peta Real Google Earth	60
Gambar 3.4 Guna Lahan Existing.....	61
Gambar 3.5 Ukuran Lahan Stasiun Pasar Turi	62
Gambar 3.6 Batas Sebelah Utara	63
Gambar 3.7 Batas Sebelah Timur	63
Gambar 3.8 Batas Sebelah Selatan.....	64
Gambar 3.9 Batas Sebelah Barat.....	64
Gambar 3.10 Analisa Aksesibilitas	65
Gambar 3.11 Jalan Semarang Surabaya.....	66
Gambar 3.12 Jalan Raden Salaeh.....	66
Gambar 3.13 Potensi Lingkungan Sekitar Site	67
Gambar 3.14 Peta Garis Sebaran Fasilitas Surabaya Pusat.....	69
Gambar 3.15 Existing Sebaran Fasilitas Surabaya Pusat	69
Gambar 3.16 Sebaran Fasilitas Sekitar Lokasi Perencanaan	70
Gambar 3.17 Sebaran Fasilitas Umum Surabaya Pusat	71
Gambar 3.18 Existing Fasilitas Umum Surabaya Pusat.....	71
Gambar 3.19 Sebaran Fasilitas Umum Surabaya Pusat	72
Gambar 4.1 Tata letak Kebakaran	77
Gambar 4.2 Diagram Abstrak Horizontal	77
Gambar 4.3 Diagram Abstrak Vertikal (LT 2).....	78
Gambar 4.4 Diagram Abstrak Vertikal (LT 3).....	78
Gambar 4.5 Analisa Aksesibilitas	79
Gambar 4.6 Orientasi Matahari.....	79
Gambar 4.7 Pembayangan Bangunan	80
Gambar 4.8 Pergerakan Udara	80
Gambar 4.9 Pemanasan Lingkungan.....	81
Gambar 4.10 Analisa Lingkungan Sekitar	81
Gambar 4.11 Pembagian Zoning LT 1	82
Gambar 4.12 Pembagian Zoning LT 2.....	82

Gambar 4.13 Pembagian Zoning LT 3	83
Gambar 4.14 Analisa Bentuk	84
Gambar 4.15 Sktech Bangunan Stasiun Pasar Turi	84
Gambar 4.16 Existing Ruang Tunggu Ekonomi Sebelum Kebakaran	85
Gambar 4.17 Existing Ruang Tunggu Eksekutif Sebelum Kebakaran	85
Gambar 4.18 Existing Ruang Pengelola Sebelum Kebakaran	85
Gambar 4.19 Existing Tiket Eksekutif	86
Gambar 4.20 Existing Tiket Peron Eksekutif	86
Gambar 4.21 Existing Tiket Ekonomi	86
Gambar 4.22 Analisa Tampak Stasiun	87
Gambar 5.1 Analisa Konsep Sirkulasi	89
Gambar 5.2 Analisa Pencapaian	90
Gambar 5.3 Konsep Pola Tatahan	91
Gambar 5.4 Konsep Bentuk Bangunan	92
Gambar 5.5 Konsep Tampilan Bangunan	92
Gambar 5.6 Konsep Struktur	93
Gambar 5.7 Konsep Sirkulasi Makro	94
Gambar 5.8 Konsep Sirkulasi Mikro	94
Gambar 6.1 Aplikasi Sirkulasi	97
Gambar 6.2 Aplikasi Pencapaian	98
Gambar 6.3 Aplikasi Pola Tatahan	99
Gambar 6.4 Aplikasi Bentuk Bangunan	99
Gambar 6.5 Aplikasi Tampilan Bangunan	100
Gambar 6.6 Aplikasi Struktur	100
Gambar 6.7 Aplikasi Sirkulasi Makro	101
Gambar 6.8 Aplikasi Ruang Tunggu Ekonomi	102
Gambar 6.9 Aplikasi Ruang Tunggu Penjemput	102
Gambar 6.10 Aplikasi Peron	103

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Data Volume Penumpang Dari Tahun 2002 s.d Tahun 2008	1
Tabel 1.2 Volume Penumpang Dari Tahun 2002 s.d Tahun 2008	2
Tabel 2.1 Perbedaan Studi Kasus	28
Tabel 2.1 Aktifitas dan Kebutuhan Ruang	31
Tabel 2.3 Aktifitas dan Kebutuhan Ruang Penumpang	32
Tabel 2.4 Aktifitas dan Kebutuhan Ruang Pengunjung	33
Tabel 2.5 Aktifitas dan Kebutuhan Ruang Service	33

DAFTAR DIAGRAM

Diagram 1.1 Tahapan Perancangan.....	8
Diagram 4.1 Pengelompokan Berdasarkan Kegiatan	77
Diagram 4.2 Struktur Organisasi Ruang Pengelola	78
Diagram 4.3 Struktur Organisasi Ruang Pengunjung	78
Diagram 4.4 Pola Sirkulasi	80

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Sarana transportasi dari tahun ke tahun mengalami kenaikan dalam jumlah pelayanan kepada masyarakat, terutama transportasi darat. Dengan penambahan penduduk kota Surabaya dari tahun ke tahun yang terus meningkat membuat pelayanan masyarakat meningkat pula. Kereta api merupakan transportasi darat yang dapat mengangkut jumlah penumpang yang banyak dalam sekali perjalanan.

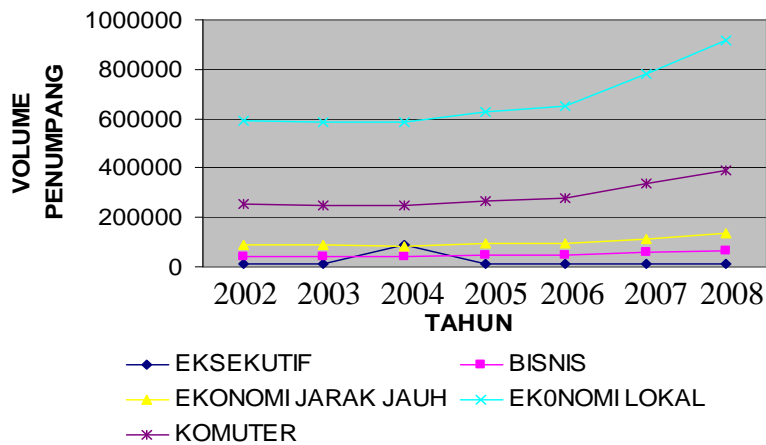
Semakin banyak masyarakat yang menggunakan Kereta Api, maka sarana dan prasarana perlu mengalami peningkatan, guna mewadahi semakin banyaknya masyarakat yang berada di Stasiun Kereta Api tersebut. Perlu dilakukan sebuah upaya peningkatan sarana Stasiun Kereta Api mengenai kebutuhan ruang maupun fasilitas dan kualitas pelayanannya, maka dari pihak PERUMKA (Perusahaan Umum Kereta Api) khususnya perhubungan Kereta Api mempunyai gagasan untuk mengembangkan stasiun-stasiun yang ada di Indonesia, dimana artinya dapat meningkatkan kualitas sarana dan prasarana sehingga dapat menunjang kelancaran transportasi di kota-kota besar. Oleh sebab itu maka sarana perkeretaapian perlu mendapatkan perhatian khusus agar dapat memenuhi sasaran yang telah ditetapkan.

Tabel 1.1 Data volume penumpang dari tahun 2002 ke tahun 2008

NO	JENIS KERETA API	TAHUN						
		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
1	EKSEKUTIF	9248	9192	9122	9839	10245	12268	14352
2	BISNIS	42948	42669	42350	45672	47556	56949	66621
3	EKONOMI JARAK JAUH	86756	86233	85590	92302	96110	115094	134641
4	EKONOMI LOKAL	589569	586010	585164	627254	653134	782146	914979
5	KOMUTER	252357	250834	248963	268487	279565	334787	391644
JUMLAH		982.668	967.737	970194	1.045.480	1.088.616	1.303.647	1.525.048

Sumber : PT. Perusahaan Umum Kereta Api Daop VIII Surabaya

Tabel 1.2 Volume penumpang dari tahun 2002 ke tahun 2008



Sumber : Analisa Pribadi Berdasarkan data Volume Penumpang

Terjadi peningkatan dari tahun ke tahun untuk penumpang kereta api secara keseluruhan, jumlah penumpang Kereta Api mulai tanggal 22 Desember 2008 sampai 4 Januari 2009 mencapai 426.678 orang, jumlah ini naik 10 % dibandingkan tahun lalu, yaitu 388.914 orang, jumlah keseluruhan dari penumpang Kereta Api Ekonomi, Eksekutif dan Bisnis. sumber : data DAOP VIII Surabaya

Ditinjau dari segi pelayanan angkutan Kereta Api dapat dibedakan menurut jenis angkutannya menjadi dua, yaitu:

1. Penumpang : disebut Stasiun Kereta Api penumpang
2. Barang : disebut Stasiun Kereta Api Barang

Sedangkan fungsi stasiun sebagai wadah kegiatan pelayanan kepada penumpang, serta bongkar muat barang dimana fungsinya sebagai wadah pelayanan, maka dengan kebersamaan sistem angkutan yang lain diusahakan selancar mungkin, oleh sebab itu tidak dapat dipisahkan dengan sistem angkutan umum yang lainnya.

Letak lokasi Stasiun Pasar Turi dekat dengan pusat kota, pusat perdagangan dan juga perumahan yang mendukung keberadaan dari Stasiun Pasar Turi, bila dilihat dari jalur-jalur transportasi umum di Kota Surabaya, maka hampir semuanya dari tepi kota yang melewati pusat kota. Perkembangan Kota Surabaya yang nantinya adalah ke arah barat dan dengan adanya jalur lingkaran (ring road) dari Surabaya Selatan ke Surabaya Utara yang melewati di

dekat lokasi Stasiun Pasar Turi, maka pencapaiannya ke Stasiun Pasar Turi akan lebih mudah dan cepat.

Bangunan Stasiun Pasar Turi saat ini dapat dikatakan sebagai Stasiun yang memerlukan pengembangan maupun pembaharuan baik dari fisik bangunan maupun sarana dan fasilitas yang ada. Dalam langkah kedepannya perancangan Stasiun Pasar Turi setidaknya dapat menampilkan bentuk fisik yang dapat mengikuti perkembangan zaman dimana masih memperhatikan faktor-faktor maupun unsur-unsur yang ada di kawasan maupun wilayah tersebut.

Bagaimana mewujudkan sebuah stasiun yang dapat memberikan pelayanan, sarana dan prasarana maupun bentuk fisik bangunan dengan sebaik – baiknya kepada masyarakat pemakai jasa angkutan Kereta Api. Mengutip dari Baskoro (2003:4) ”Stasiun Kereta Api Pasar Turi memiliki permasalahan dimana Stasiun Pasar Turi sangat kurang layak atau tidak memadai lagi sebagai stasiun yang memiliki kelas stasiun besar, dimana setidaknya Stasiun Kereta Api yang memiliki jenis kelas stasiun besar seharusnya dapat mewujudkan dari adanya bentuk atau fisik dari bangunan stasiun dan fasilitas maupun kualitas itu sendiri sehingga nantinya dapat dikatakan sebagai stasiun yang dapat memberikan pelayanan sarana dan prasarana sebaik-baiknya kepada masyarakat pemakai jasa angkutan Kereta Api”. permasalahan-permasalahan yang ada dalam kenyamanan pengguna jasa yakni

- Sarana yang ada sekarang kurang memiliki persyaratan kualitas yang tidak sesuai dengan kelas stasiun besar, selain itu juga dari adanya fasilitas sebagai wadah kegiatan bagi pengunjung khususnya penumpang Kereta Api.
- Jalur pedestrian bagi para pejalan kaki yang kurang diutamakan, sehingga para pejalan kaki berjalan di jalur kendaraan bermotor baik yang menuju ke stasiun maupun keluar dari stasiun.
- Pintu keluar hanya ada satu dan kecil yang mengakibatkan penumpang yang akan keluar dari stasiun mendapatkan hambatan (terutama pada waktu kedatangan Kereta Api)
- Bentuk fisik dari bangunan itu sendiri yang sudah tidak sesuai dengan jenis stasiun kelas besar secara kualitas maupun kuantitas.

- Fasilitas – fasilitas yang ada dalam mengani kelas ekonomi, kelas bisnis, kelas eksekutif dan pendukung – pendukung lain, seperti retail retail, kafe, dll.

1.2 Tujuan dan Sasaran Perancangan

Tujuan

Memudahkan masyarakat dalam kebutuhan transportasi, jumlah pertumbuhan penduduk yang terus bertambah membutuhkan sarana penunjang sebagai kebutuhan aksesibilitas. Membuat sebuah kenyamanan tersendiri, guna menghindari dengan kelas yang lain dalm satu area. Meningkatkan kelancaran perjalanan para. pemakai jasa angkutan Kereta Api dalam mencapai tujuan dengan mudah aman dan nyaman sehubungan dengan:

- Peningkatan kapasitas Kereta Api
- Penyesuaian ruang lingkup pelayanan
- Pengembangan atau penambahan fasilitas maupun sarana yang ada.
- Meningkatkan serta memantapkan bangunan sebagai salah satu aset dari sumber keuangan negara.

Sasaran Perancangan

Perancangan stasiun tersebut diharapkan nantinya dapat mengganti stasiun yang lama agar terjadi sistem atau bentuk yang lebih megah dan menarik yang sesuai dengan fungsi dari pada stasiun sendiri sehingga para pengunjung lebih terasa nyaman dan leluasa, selain itu setidaknya Stasiun Kereta Api dapat menampilkan keserasian yang baik dengan lingkungan, dan dapat memenuhi kebutuhan pengunjung dan pengelola.

Menumbuhkan rasa keinginan untuk memakai angkutan Kereta Api sebagai aksesibilitas sehari – hari, dimana masyarakat luas dapat menggunakan sarana angkutan Kereta Api dengan kebutuhan. Masyarakat kecil dan menengah sebagai pengguna jasa Kereta Api akan mendapatkan sebuah kenyamanan tersendiri terhadap kelas dari Stasiun Kereta Api.

Dalam merencanakan dan merancang sebuah bangunan Stasiun setidaknya fasilitas yang ada nantinya dapat memenuhi kebutuhan akan kemajuan dan modernisasi sistem transportasi dengan alat angkut Kereta Api yang sesuai dengan kebijakan pemerintah untuk merangsang minat masyarakat untuk memanfaatkan jasa angkutan Kereta Api sebagai alat angkutan masyarakat umum.

1.3 Lingkup Perancangan

Dilihat dari jumlah pemakai jasa Angkutan Kereta Api dapat ditemui kecenderungan peningkatan jumlah pemakai jasa tiap tahunnya dan dapat dikatakan memiliki prospek yang cerah. Hal ini didukung oleh luas lahan yang dimiliki dan letak yang cukup strategis di tengah kota diantara lingkungan perkotaan serta beberapa kantor dan pasar. Pencapaian ke pusat kota relatif mudah, untuk melakukan kegiatan cukup dekat, prasarana jalan dan angkutan sudah memadai, dengan melihat dari kenyataan yang ada dapat dijelaskan untuk merancang proyek Stasiun Pasar Turi.

Stasiun ini menekankan pada penyelesaian masalah yang berhubungan dengan penyediaan wadah berupa ruang – ruang didalam memberikan fasilitas maupun sarana dan prasarana yang di perlukan untuk menampung aktifitas – aktifitas pengunjung dan pengelola dari stasiun sendiri, khususnya penumpang.

Disamping itu juga dipikirkan penyediaan fasilitas penumpang baik dari kelas ekonomi, kelas bisnis, dan kelas eksekutif sehingga dapat mendukung tercapainya kenyamanan pemakai fasilitas (penggunaan jasa stasiun) yang tersedia di Stasiun Pasar Turi.

1.4 Batasan dan Asumsi

Perancangan Stasiun Kereta api Pasar Turi pada tugas akhir ini difokuskan pada :

- Menekankan pada penyelesaian masalah yang berhubungan dengan penyediaan wadah berupa ruang-ruang yang diperlukan untuk menampung aktifitas - aktifitas pengunjung dan pengelola khususnya penumpang.

- Tampilan atau bentuk fisik dari bangunan Kereta Api lebih ditekankan yang disesuaikan dengan penggunaan langgam Arsitektur Modern
- Penyediaan fasilitas-fasilitas penunjang lainnya yang lebih memadai dan dapat memberikan kenyamanan bagi pengguna jasa Kereta Api.

Pada perencanaan perancangan Stasiun Pasar Turi tersebut setidaknya harus mampu menampung kebutuhan dari adanya aktifitas-aktifitas yang ada, dan setidaknya pelaksanaannya dapat berjalan pada tahun 2009 dan seterusnya. Stasiun Pasar Turi menurut letaknya termasuk stasiun akhiran dan awalan juga stasiun antara (bagi kereta barang), berdasarkan kelasnya Stasiun Pasar Turi dikategorikan sebagai *stasiun besar*, hal ini sesuai dengan pembagian kelas yang dikeluarkan oleh pihak PERUMKA.

Lokasi site yang sudah ada diasumsikan untuk pengembangan area transportasi (Kereta Api) merupakan lahan kosong karena bangunan lama mengalami bencana jadi pembangunan ini merupakan pembangunan baru dari nol karena bangunan lama hanya puing-puing bangunan yang ada. Kepemilikan dari proyek Stasiun Kereta Api di Pasar Turi Surabaya ini merupakan proyek pemerintah, dikarenakan fasilitas umum dan semua sarana fasilitas yang masih menghasilkan sebuah dana untuk pembangunan pemerintah dikarenakan pajak, maka biaya untuk rehabilitasi ditanggung pemerintah.

1.5 Metode Perancangan

Cara pendekatan yang digunakan dalam penyelesaian masalah pengumpulan data Stasiun Pasar Turi diperlukan data dan realita lapangan, agar dapat menciptakan keselarasan antara ide dengan realita yang ada. Data yang diperoleh dari:

- Study literatur

Penjelasan masalah – masalah yang terjadi dan digunakan sebagai acuan kilas balik dalam perancangan. Literatur yang membahas tentang standarisasi Kereta Api

1. Ernest Neuferts Standar. Jilid 1 dan 2, **versi Bahasa Indonesia**
2. Ir. Honing J. Ilmu bangunan Kereta Api, penerbit pradanya paramita

- Study banding
Studi yang dilakukan dengan cara mempelajari dan mengenal lebih dalam pada bangunan sejenis untuk mendapatkan gambaran – gambaran tentang arsitektural dimana hal tersebut dijadikan pertimbangan menuju arah perencanaan yang berhubungan dengan proyek yang direncanakan
- Wawancara / interview
Melakukan pertanyaan dengan pihak – pihak yang berkompeten pada perencanaan perkembangan pembangunan maupun rancangan untuk mendapatkan masukan yang berguna di dalam penyusunan proposal maupun Tugas Akhir.
- Study Kasus
Dari studi kasus pada stasiun gambir jakarta dan gubeng, dapat digunakan sebagai data perancangan di mana studi kasus ini nantinya akan membandingkan dan mencari sebuah referensi tentang perancangan yang akan dilaksanakan.
- Pengolahan dan Penyusunan Data
Data – data yang sudah terkumpul untuk kemudian diolah dan diproses guna mendapatkan pedoman dalam perencanaan dalam pengerjaan Stasiun Kereta Api Eksekutif Surabaya.

- Uraian

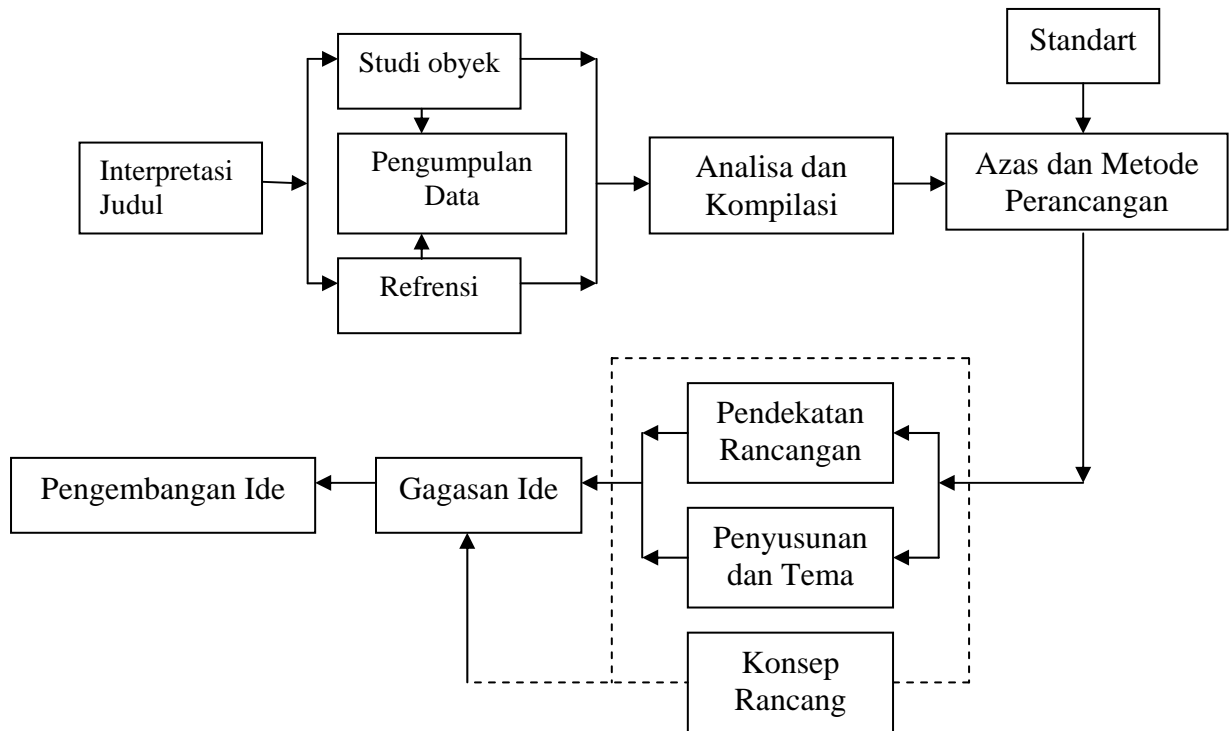


Diagram 1.1 Tahapan Perancangan
sumber : MK Azas Metode Perancangan

1.6 Sistematika Laporan

Dari data – data yang diperoleh di atas maka tahapan berikutnya yaitu Sistematika Laporan yaitu bab dan sub bab yang di dalamnya membahas tentang:

BAB I : Pendahuluan, menjabarkan tentang latar belakang permasalahan, maksud dan tujuan, lingkup perancangan, batasan dan asumsi, metode perancangan dan sistematika laporan

BAB II: Tinjauan obyek perancangan menjabarkan tentang tinjauan umum meliputi pengertian judul, studi literatur, studi kasus, dan analisa hasil studi. Tinjauan Khusus meliputi lingkup pelayanan, aktifitas dan kebutuhan ruang, perhitungan luasan ruang, dan program ruang.

BAB III: Tinjauan lokasi perancangan menjabarkan tentang latar belakang pemilihan lokasi, penetapan lokasi, kondisi fisik lokasi meliputi

existing site, aksesibilitas, potensi lingkungan, infrastruktur kota dan peraturan bangunan setempat.

BAB IV: Analisa perancangan menjabarkan tentang analisa ruang meliputi organisasi ruang, hubungan ruang dan sirkulasi dan diagram abstrak. Analisa site meliputi akses aksesibilitas, analisa iklim analisa lingkungan sekitar, dan analisa zoning. Analisa bentuk dan Tampilan meliputi analisa bentuk, analisa tampilan.

BAB V: Konsep perancangan menjabarkan tentang fakta dan isu, konsep sirkulasi, konsep pencapaian, konsep pola tatanan, konsep bentuk bangunan, konsep tampak bangunan, konsep struktur, konsep sirkulasi dalam bangunan dan konsep suasana ruang dalam.

BAB VI: Aplikasi konsep rancangan menjabarkan tentang aplikasi sirkulasi, aplikasi pencapaian, aplikasi pola tatanan, aplikasi bentuk bangunan, aplikasi tampak bangunan, aplikasi struktur, aplikasi sirkulasi dalam bangunan dan aplikasi suasana ruang dalam.